

[3rd April 1965]

உயர்ந்த ரக மூலப்பொருட்கள் சோவியத் ரஷ்யாவிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகின்றன.

மேற்படி திட்டத்திற்குத் தேவையான கருவிகள், அச்சுகள், சட்டங்கள், இணைப்புகள் முதலியவற்றை முதலாம் ஆண்டில் உற்பத்திசெய்வதற்கு வேண்டிய மூலப்பொருட்களை வழங்கும் பொருட்டு சோவியத் நாட்டுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இவை இன்னும் சில மாதங்களில் இத்தொழிற்சாலைக்கு வந்துவிடும்.

தொழிற்சாலைக் கட்டிடங்கள் ஒரு சிலவே உள்ளன. அவை பூர்த்தி செய்யப்பெற்று, யந்திரசாதனங்களை நிறுவும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டது. அது செவ்வனே நடந்து வருகிறது. 1965-ம் ஆண்டு மத்தியில் உற்பத்தியைத் தொடங்கலாம் என உத்தேசிக்கப்படுகிறது. 1965-66-ல் 35 வகைக் கருவிகள் முன்னோடி முறையில் தயாரிக்கப்படும். நாளடைவில் படிப்படியாக உற்பத்தி வேலையை அதிகரித்து 1968-க்குள் முழு உற்பத்திக்குறிக்கோள் அளவை எய்திவிடலாம் என உத்தேசிக்கப்படுகிறது.

APPENDIX II.

[Vide answer to Starred Question No. 423 on page 13 *supra*.³

Details of the scheme of incentive bonus sanctioned by Government for the benefit of the maintenance workers of the Madras State Transport Department.

1. For the purpose of payment of incentive bonus, the workers in the Madras State Transport Department will be grouped as mentioned below :—

(i) *Express Group*.—Consisting of the workers in Patullo Road Depot, Madras; the section of workers of Kanyakumari Branch attached to maintenance of express vehicles; and all workers attached to the various mofussil depots at Coimbatore, Tiruchirappalli, Salem, Thanjavur, etc.

(ii) *Kanyakumari Branch*.—Consisting of technical workers doing maintenance work at Meenakshipuram or Ranithottam but excluding staff engaged wholly on body building work at Ranithottam;

(iii) *Madras Branch (City and Mofussil Group)*.—Consisting of workers in the depots at Transport House, Tondiarpet, Adyar, Ayanavaram and the sub-depot at 'I. Nagar.

Whenever a depot or sub-depot is created in future that will also be an independent unit for calculation of bonus to which the workers in them are entitled to.

2. *Bonus for Express Group*.—The Madras State Transport Department is utilising approximately 75 per cent of the fleet strength in actual schedules. For the purpose of providing incentive bonus, the group will be expected to make available a minimum

3rd April 1965]

of 88 per cent of the fleet for operation. For every per cent of the fleet made available for operation over and above the norm of 88 per cent, the group will get 5 per cent of their monthly pay as bonus. This however, will be subject to a deduction of 2 per cent of the monthly pay for every breakdown for 10,000 miles of operation. The operation of this scheme will be further restricted to a maximum bonus of 10 per cent of their pay (i.e.) two units above the norm. For example, if in a month, the group gives 90 per cent of vehicles for operation on line, they have given two units above the norm and will be entitled to 10 per cent bonus. From this, will be deducted a percentage equivalent to the number of breakdowns per 10,000 $\times 2$ and the net amount will constitute $\frac{100}{\text{percentage}}$ the percentage for that month.

3. *Bonus for Kanyakumari Branch.*—In the Kanyakumari Branch also the norm for making available buses for operation will be 88 per cent of the fleet strength. For every per cent of the fleet made available for operation over and above the norm, a bonus of 5 per cent of the pay of the workers may be given. The deduction from bonus for breakdowns will be at the rate of 2 per cent for every breakdown for 10,000 miles. The operation of the scheme will be restricted to a maximum bonus of 10 per cent of the pay of the workers.

4. *Bonus for Madras City and Mofussil Groups.*—The norm for the city and mofussil groups will be kept at 85 per cent. The actual schedules will be kept at 80 per cent for the mofussil fleet and 81½ per cent for the city which is what is now being achieved. This leaves a margin for traffic spares. The norm will be kept at 85 per cent in view of the difficult conditions of operations in Madras and for every per cent over and above the norm of 85 per cent, the workers will get a bonus of 5 per cent of their pay. Here, the deduction for breakdowns will be at 2 per cent for every 10 breakdown messages received for 10,000 miles of operation. The distinction between a breakdown message and a breakdown is as follows: In the City every breakdown is reported to the Central Control Office in Transport House as a message. If the vehicle is replaced within the stipulated half an hour's time, then it is not recorded as a breakdown but only treated as a message of breakdown. In the long distance operations and in the Kanyakumari Branch, it is easier to take into account the actual breakdowns recorded, as passing of a message is not at all easy and there is no clear cut record of messages. In Madras there is a complete and detailed record of messages kept by the Central Control Office and the number of breakdown messages received rather than the recorded breakdowns is a true indication of good or bad maintenance. The maximum bonus in this case will also be restricted to 10 per cent.

5. For calculating the operational efficiency, the actual figures in the month as a whole calculated day by day will be taken into account and all averages will be worked out for a month as a whole.

[3rd April 1965]

6. The incentive bonus will be calculated for every month and will be published for the information of the workers in each depot.

7. The workers eligible for the bonus will be all technical workers in the respective depots up to and including the rank of the General Foreman. Besides, the Workshop Superintendent will also be eligible for bonus under the scheme.

8. In order to eliminate the workers who are long absentees and who are not contributing their work to the depot's performance to achieve the bonus, the eligibility will be restricted to those who become eligible for the attendance bonus only. This will have the effect of also providing an even more powerful incentive to ensure attendance in the month. Also the attendance bonus scheme as at present constituted is denied to workers subjected to any punishment. The same exclusion will be applied to the incentive bonus scheme also.

9. The Madras State Transport Department should be free to alter the norm for the percentage of vehicles in scheduled operation, the norm for baseline and the educations for breakdowns from time to time to suit the prevailing conditions, under approval by Government. Such modifications will however be done once in a month in consultation with the Government.

தமிழ் நாடு பஸ் போக்குவரத்துத் துறையில் பழுதுபார்க்கும் டிப்போக்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஊக்க போனஸின் விவரங்கள்.

1. ஊக்க போனஸ் அளிக்கப்படுவதற்காக, தமிழ் நாடு பஸ் போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள தொழிலாளர்கள் கீழ்க்கண்ட தொகுதிகளாகப் பிரிக்கப்படுவார்கள் :—

(1) எக்ஸ்பிரஸ் தொகுதி.—சென்னை, பட்டுல்லோ சாலை டிப்போவிலுள்ள தொழிலாளர்கள், கன்னியாகுமரிக் கிளைப் பிரிவில் உள்ள எக்ஸ்பிரஸ் வண்டிகளைப் பழுதுபார்க்கும் தொழிலாளர்கள், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, சேலம், தஞ்சாவூர் முதலிய வெளியூர் டிப்போக்களில் உள்ள தொழிலாளர்கள்.

(2) கன்னியாகுமரிக் கிளை.—மீனாட்சிபுரம் அல்லது ராணித் தோட்டத்தில் பழுது பார்க்கும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ள தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள். இதில் ராணித் தோட்டத்தில் பஸ் வண்டிகளின் கூடு கட்டுவதில் முழுவதும் ஈடுபட்டுள்ள தொழிலாளர்கள் அடங்கமாட்டார்கள்.

(3) சென்னைக் கிளை.—(நகரத்திலுள்ள தொகுதியும், வெளியூர் தொகுதியும்) தண்டையார்ப்பேட்டை, அடையாறு, அயனாவரம் முதலிய இடங்களிலுள்ள டிப்போக்களிலுள்ள தொழிலாளர்களும், தி. நகரில் உள்ள துணை டிப்போவிலுள்ள தொழிலாளர்களும்.

இனிமேல் ஒரு டிப்போ அல்லது துணை டிப்போ ஏற்படுத்தப் பட்டால், அதிலுள்ள தொழிலாளர்கள் பெற உரிமையுள்ள போனஸ் தொகையைக் கணக்கிடும் காரியத்திற்காக, அந்த டிப்போ அல்லது துணை டிப்போ ஒரு தனிப்பட்ட யூனிட்டாகக் கருதப்படும்.

3rd April 1965]

2. எக்ஸ்பிரஸ் தொகுதிக்கு போனஸ்.—தமிழ்நாடு அரசாங்கப் பஸ் போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த பஸ்களில் சுமார் 75 சதவிகித பஸ்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஊக்க போனஸ் அளிப்பதற்காக இத்தொகுதி 88 சதவீத பஸ்களை ஓட்ட வேண்டுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. குறிப்பிட்ட 88 சதவீதத் திற்கு மேல் ஓடச் செய்யும் ஒவ்வொரு சதவீதத்திற்கும் மாதாந்திரச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் போனஸாக வழங்கப்படும். ஆனால் இது வண்டி ஓடும்பொழுது ஒவ்வொரு 10,000 மைல் தூரத்தில் ஒவ்வொரு முறை வண்டி பழுதுபட்டு நின்று போதலுக்கும் (பிரேக்டவுன்) மாதாந்திர சம்பளத்திலிருந்து 2 சதவீதம் கழிவு செய்யப்படும் என்பதற்குட்பட்டதாகும். இத்திட்டத்தின்படி, போனஸ் தொகையின் பேரளவு 10 சதவீதம், அதாவது, குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் இரண்டு யூனிட்களாகும். உதாரணமாக ஒரு மாதத்தில் மேற்படி தொகுதி 90 சதவீத பஸ்களை ஓட்டுகிறது என வைத்துக்கொள்வோம். அப்பொழுது அவர்களுக்கு 10 சதவீதம் போனஸ் பெற உரிமையுண்டு. இதிலிருந்து ஒவ்வொரு 10,000 மைல்களுக்கு பஸ் பிரேக்டவுன்களின் எண்ணிக்கைக்குச் சமமான ஒரு சதவீதத்தை அதாவது $10,000 \times 2$ கழித்துவிட்டு வரும் நிகர தொகை அந்த

100

மாதத்தில் அவர்கள் பெறவேண்டிய சதவீதமாகும்.

3. கன்னியாகுமரிக் கிளைக்குப் போனஸ்.—கன்னியாகுமரிக் கிளையிலும் ஓட்ட வேண்டிய பஸ்களின் எண்ணிக்கை 88 சதவீதம்தான். இந்த வரையறைக்குமேல் விடும் ஒவ்வொரு சதவீதத்திற்கும் தொழிலாளர்களின் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் போனஸாக வழங்கப்படுகிறது. வண்டி ஓடும் ஒவ்வொரு 10,000 மைல்களில் ஏற்படும் ஒவ்வொரு பிரேக்டவுன்களுக்கும் 2 சதவீதம் கழித்துக்கொள்ளப்படும். இதிலும் மேற்படி போனஸ் தொகையின் பேரளவு தொழிலாளர்களின் சம்பளத்தில் 10 சதவீதம்தான்.

4. சென்னை நகரிலும், வெளியூர்களிலுமுள்ள தொகுதிகள்.—சென்னை நகரிலும் வெளியூர்களிலுமுள்ள தொகுதிகள் விஷயத்தில் மேற்படி அளவு 85 சதவீதம் ஆகும். உண்மையில் வெளியூர்களில் 80 சதவீதமும் நகரில் 81½ சதவீதமும் வழக்கமாக ஓடுகின்றன. சென்னை நகரில் பஸ்களை விடுவதன் கடினத்தைக் கருத்தில் கொண்டு, மேற்படி வரையறை அளவு 85 சதவீதமாக வைக்கப்படும். 85 சதவீதத்திற்கு மேல் ஓடுகிற ஒவ்வொரு சதவீதத்திற்கும் தொழிலாளர்களின் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் போனஸாக வழங்கப்படும். இதில் வண்டி ஓடிய 10,000 மைல்களில் ஏற்பட்ட ஒவ்வொரு 10 பிரேக்டவுன் செய்திகளுக்கும் 2 சதவீதம் கழித்துக் கொள்ளப்படும். பிரேக்டவுன் என்பதற்கும் பிரேக்டவுன் செய்தி என்பதற்கும் வேறுபாடு பின்வருமாறு:—

நகரில் பிரேக்டவுன் குறித்து பஸ்போக்குவரத்துத் துறை மத்திய கன்ட்ரோல் அலுவலகத்தில் செய்தி தெரிவிக்கப்படுகிறது. குறிப்பிட்ட அரைமணி நேரத்திற்குள் வேறு வண்டி அனுப்பப்பட்டால், அதை பிரேக்டவுன் எனப் பதிவு செய்யமாட்டார்கள். அது பிரேக்டவுன் மெஸ்ஸேஜ் என்று மட்டுமே கருதப்படும்.

[3rd April 1965]

நீண்ட தூரப் பயணங்களிலும், கன்னியாகுமரி கிளையிலும், பதிவு செய்யப்பெற்ற பிரேக்டவுன்களின் உண்மையான கணக்குகள் சலபமாகக் கிடைத்துவிடும். ஆனால் பிரேக்டவுன் செய்திகளை அனுப்புவது அவ்வளவு எளிதல்ல. சென்னையில் மத்தியக் கண்ட்ரோல் அலுவலகத்தில், பிரேக்டவுன் தகவல்களின் விரிவான 'சூர்த்தியான பதிவுகள் வைத்து வரப்படுகின்றன. பிரேக்டவுன் திவுகளைவிட பிரேக்டவுன் செய்திகளின் எண்ணிக்கையிலிருந்து ண்டிகள் பராமரிப்பைப்பற்றி உள்ளது உள்ளபடித் தெரிந்து கொள்ளலாம். இதிலும், போனஸின் பேரளவு 10 சதவீதமாக வரையறுக்கப்படும்.

5. பஸ்களின் செயல் திறமையைக் கணக்கிடும்பொருட்டு, முழு மாதம் ஒன்றில் அன்றாடம் வரப்பெற்ற எண்களைக்கொண்டு மாதாந்தர சராசரி கணக்கிடப்படும்.

6. ஒவ்வொரு மாதத்திற்குரிய ஊக்க போனஸ் கணக்கிடப் பட்டு, ஒவ்வொரு டிப்போவிலும் உள்ள தொழிலாளர்களின் தகவலுக்காக அது வெளியிடப்படும்.

7. டிப்போக்களில் உள்ள ஜெனரல் போர்மன் உட்பட தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் அனைவரும் மேற்கண்ட ஊக்க போனஸ் பெறத் தகுதி வாய்ந்தவர்களாவர். இத்திட்டத்தின்கீழ் பட்டறை கண்காணிப்பாளரும் போனஸ் பெற உரிமையுள்ளவராவர்.

8. அடிக்கடி தொழிலாளர்கள் வேலைக்கு வராமலிருப்பதைத் தவிர்ப்பதற்காகவும், போனஸ் பெறத்தக்க விதத்தில் வேலை செய்யாத தொழிலாளர்களை ஊக்குவிப்பதற்காகவும் ஆஜர் போனஸ் attendance bonus வழங்கப்படும் திட்டமொன்று உள்ளது. வேலைக்கு ஒழுங்காக வருவதற்கு இது மிகுந்த ஊக்கத்தை அளிக்கும். தண்டனை பெற்ற தொழிலாளர்களுக்குத் தற்பொழுது ஆஜர் போனஸ் வழங்கப்படுவது இல்லை. இது ஊக்க போனஸ் விஷயத்திலும் கடைப்பிடிக்கப்படும்.

9. தமிழ்நாடு பஸ்போக்குவரத்துத் துறைக்கு, வழக்கப்படி ஓடும் பஸ்களின் சதவீத அளவு பிரேக்டவுன்களுக்கான கழிவு முதலியவற்றை நிலவும் நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப, அரசாங்க அனுமதி யுடன் மாற்றியமைக்கும் உரிமையுண்டு. அரசாங்கத்தைக் கலந்து மாதத்திற்கு ஒரு முறை அத்தகைய மாற்றங்கள் செய்யப்படும்.

APPENDIX III.

[Vide answer to Unstarred Question No. 75 on page 33 supra.]

The details required are furnished below—

The total provision for Coconut Development in the Third Five-Year Plan is Rs. 35.00 lakhs and the expenditure is given below :—

1961-62.	1962-63.	1963-64.	1964-65.	1965-66.
(RS. IN LAKHS.)				
4.25	6.30	9.89	13.86	15.11
			(anticipated outlay.)	(proposed outlay.)